

LOGISZTIKA A DÉL-ALFÖLDÖN

In memoriam Prohászka Ottó



című regionális konferencia előadásainak összefoglalói

Hódmezővásárhely, 2017. április 27.

LOGISZTIKA A DÉL-ALFÖLDÖN

In memoriam Prohászka Ottó

című regionális konferencia előadásainak összefoglalói



A LOGISZTIKA NAPJA
2017. április 27.

A

Szegedi Tudományegyetem Mezőgazdasági Kar

és az

MTA Szegedi Területi Bizottság Logisztikai Munkabizottság

szervezésében

Hódmezővásárhely

2017. április 27.

Szerkesztette:
Dr. Bodnár Károly
és
Dr. Jerney Zoltán

ISBN: 978-963-12-8927-5

Felelős kiadó:
Privóczki Zoltán István ügyvezető

Kiadó:
AGRO-ASSISTANCE KFT.
6640 Csongrád, Erzsébet u. 20.

TARTALOMJEGYZÉK

	oldal
Megnyitó (<i>Dr. habil. Horváth József</i>)	7
Emlékezés Prohászka Ottóra (<i>Dr. habil. Bodnár Károly</i>)	9
Információlogisztika a NAK Csongrád Megyei Szervezetében (<i>Kispál Ferenc, Dr. Kristó István</i>)	10
Az informatikai fejlesztésekkel kapcsolatos GINOP pályázatok logisztikus szemmel (<i>Szirányi Ákos</i>)	12
Automatizálás és együttműködés a közúti fuvarozók és logisztikai szolgáltatók ügymenetében (<i>Szabó Ádám</i>)	14
Elektromos meghajtású járművek szerepe Szeged közösségi közlekedésének jövőjében az ELIPTIC projekt tapasztalatai alapján (<i>Dr. Tóth István Tibor, Dr. habil. Gál József</i>)	16
Vasútvállalati tapasztalatok a jelenlegi működési környezetet érintően (<i>Dr. Jerney Zoltán, Dr. Farkas Gyula</i>)	17
A logisztika szerepe a romániai vidék pénzügyi kapcsolatainak fejlesztésében (<i>Dr. Fehér Andrea, Dr. Miroslav Raicov</i>)	19
A DALERD Zrt. vadászatszervezése Derekegyházon (<i>Kállai Krisztina, Dr. habil. Bodnár Károly</i>)	21
Őshonos és veszélyeztetett állatfajták genetikai állományának in situ megőrzése, különös tekintettel a fiatal gazdálkodók támogatás igénylési lehetőségeire (<i>Privóczki Zoltán István</i>)	22
Az egyedi azonosítás fejlődése a szarvasmarhatenyésztésben a billogtól a chip-es technológiáig (<i>Mikó Józsefné Dr. Jónás Edit, Süli Ágnes, Dr. Berta Attila</i>)	24
Az alkalmazkodás mint stratégiai sikertényező (<i>Dr. Mári Edit Ilona, Hódiné Szél Margit</i>)	26
Abstracts	29

Remembering Prohászka Ottó	31
The role of electric vehicles in the future in public transport of Szeged and the experiences at the ELIPTIC project (<i>Dr. Tóth István Tibor, Dr. habil. Gál József</i>)	32
Railway companies' experiences with regard to the current operating environment (<i>Dr. Jerney Zoltán, Dr. Farkas Gyula</i>)	33
The DALERD CO.'s organization of hunting in Derekegyház (<i>Kállai Krisztina, Dr. habil. Bodnár Károly</i>)	35
In situ preservation of the genes of indigenous and endangered species with special regard to the support claiming possibilities of young farmers (<i>Privóczy Zoltán István</i>)	36
Adaptation as a strategic success factor (<i>Dr. Mári Edit, Hódiné Szél Margit</i>)	38

A rendezvény támogatói:

AGRÁRMODERNIZÁCIÓS ÉS RÉGIÓFEJLESZTÉSI
 ALAPÍTVÁNY
 és az
 AGRO-ASSISTANCE KFT.

A konferenciát a Nemzeti Agrárgazdasági Kamara felvette a szaktanácsadók továbbképzésére ajánlott rendezvények közé.

MEGNYITÓ

Dr. habil. Horváth József

Szegedi Tudományegyetem Mezőgazdasági Kar
6800 Hódmezővásárhely, Andrásy u. 15.

horvath@mgk.u-szeged.hu

Tisztelt Hölgyeim és Uraim!

Nagy öröm számomra, hogy a Szegedi Tudományegyetem Mezőgazdasági Kara Hódmezővásárhelyen már harmadik alkalommal csatlakozik a Logisztika Napja országos rendezvénysorozathoz. Nagy fájdalom ugyanakkor, hogy elvesztettük azt az embert, aki meghatározta az elmúlt két konferenciánkat, noha az ideinek a szervezésében is még aktívan részt vett. Engedjék meg, hogy külön is nagy szeretettel emlékezzek Prohászka Ottóra. Elnök úr nem csupán a Logisztika Napja, hanem a SZAB Logisztikai Munkabizottságának meghatározó szervező egyénisége volt. Számos kedves kép elevenedik meg előttem vele kapcsolatban, emléke legyen áldott!

Ez a konferencia lehetőséget ad az emlékezésre, a jelen szakmai viszonyok értékelésére, továbbá a jövőn történő közös gondolkodásra. A konferencia egyik kulcsszava a nyitottság. Nyitott arra, hogy a logisztikai kérdésekről és problémákról a mérnökhallgatók szakemberekkel diskurálhassanak és nyitott abban az értelemben is, hogy a nem szigorúan logisztikai témájú előadások is napirendre kerülnek.

Az egyetemen a folyamatos kutatómunkának kell az oktatás alapjául szolgálni. Közös érdekünk, hogy a Szegedi Tudományegyetem Mezőgazdasági Karán olyan színvonalas műhelyek működhessenek, ahol a fiatalok lehetőséget kapnak a mezőgazdálkodási tehetségük kibontakoztatására. A mai viszontagságos időkben is, minden problémánk mellett is, tudunk olyan eredményeket felmutatni, ami a minőség irányába mutat.

Mi mezőgazdászok tudjuk, hogy a döntéseink gyakran évtizedekre hatnak. A jó döntések mindig előrevitték, a rosszak pedig évtizedekre visszavetették a mezőgazdaság állapotát. A korszerű mezőgazdálkodás

korszerű ismereteket, korszerű technológiákat és átgondolt szervezést kíván. Ebben meghatározó szerepe van a logisztikának is.

Öröm számomra, hogy a mai rendezvényen számos szakmai és gazdálkodó szervezet képviselteti magát. Az elmúlt években karunkon sorra szervezzük a szakmai rendezvényeket partnereinkkel közösen. Egy-egy ilyen esemény kiváló alkalom arra is, hogy a továbblépésről, az együttműködés újabb szintjéről tudjunk beszélgetni. Arra biztatom az itt jelenlévő cégvezetőket, hogy keressék velünk az együttgondolkodás további lehetőségeit. Talán mondanom sem kell, hogy a kölcsönösen előnyös együttműködések építése és fejlesztése a célunk.

Kívánom, hogy a mai tanácskozás méltó folytatása legyen a Prohászka Ottó által meghatározott szakmaiságnak, hogy a szilárd alapokon magabiztosan építhessék tovább a jövőt. Mindehhez kívánok sok sikert. Érezzék jól magukat karunkon, és ha tehetik, jöjjenek legközelebb is!

Köszönöm, hogy meghallgattak!

EMLÉKEZÉS PROHÁSZKA OTTÓRA

Dr. habil. Bodnár Károly

SZTE Mezőgazdasági Kar, Gazdálkodási és Vidékfejlesztési Intézet
6800 Hódmezővásárhely, Andrássy u. 15.

bodnarkaroly.dr@gmail.com

Szomorúan tudatjuk, hogy Prohászka Ottó életének 82. évében, 2017. február 24-én, elhunyt. Jelen rendezvény szervezése közepette hagyott itt bennünket.

Prohászka Ottó a logisztika korai művelői közé tartozik, Szegeden rakta le a logisztikai alapjait.

Okleveles gépészmérnökként 33 éven keresztül dolgozott számos beosztásban és szakmai területen a gabonaiparban, a műszaki fejlesztés területén, 3 szabadalmat jelentett be.

Első ügyvezetője volt a Szegedi Logisztikai Központnak, az MLE (Magyar Logisztikai Egyesület) Dél-alföldi Regionális Iroda szervezője, vezetője volt.

Az oktatás területén is aktív tevékenységet fejtett ki. A Szegedi Tudományegyetem és jogelődjei karain Logisztika tárgyat oktatott graduális és posztgraduális képzéseken. Karunkon is majd két évtizede Ő honosította és vezette be a Logisztika tantárgy oktatását, majd első óraadó oktatója volt. Logisztikai szakmai képzéseket szervezett, vezetett.

A Szegedi Akadémiai Bizottság Logisztikai Munkabizottság választott elnöke volt három cikluson keresztül. Az MTA Logisztikai Albizottságának kooptált tagja volt. Részt vett logisztikai konferenciák szervezésében, és tagja volt a Logisztikai Évkönyv szerkesztőbizottságának. Az alapítást követően az MLE aktív tagjaként dolgozott haláláig.

A logisztika szakma és tudomány társadalmasításában és a Magyar Logisztikai Egyesületben kifejtett több évtizedes, valamint a MLE Dél-Alföldi Regionális Iroda megalapításáért, és vezetésében kifejtett munkája elismeréseként az MLE elnöksége Prohászka Ottó Úrnak Életmű Díjat adományozott 2016-ban.

Nyugodjon békében!

INFORMÁCIÓLOGISZTIKA A NAK CSONGRÁD MEGYEI SZERVEZETÉBEN

Kispál Ferenc, Dr. Kristó István

Nemzeti Agrárgazdasági Kamara Csongrád Megyei Szervezet
6722 Szeged, Kossuth Lajos sgt. 22.
kristo.istvan@nak.hu

Európa fejlett mezőgazdasággal rendelkező országaiban mindenütt nagy múltú, hatékony kamarai rendszer segíti a gazdálkodókat. Hazánknak is elengedhetetlenül szükséges az agrárium fejlődéséhez egy olyan szervezet, amely összefogja a mezőgazdaságban, élelmiszeriparban és vidékfejlesztésben tevékenykedőket; a termelőket, a feldolgozókat és a kereskedőket. 2012-ben lépett hatályba Magyarországon az új agrárkamrai törvény, majd 2013. március 28-án megalakult a Magyar Agrár-, Élelmiszergazdasági és Vidékfejlesztési Kamara, rövidítve a Nemzeti Agrárgazdasági Kamara (NAK). A Kamara legfontosabb feladata a hazai agrár- és élelmiszerszektor erősítése, a magyar termékek versenyképességének javítása itthon és a nemzetközi piacokon. Az NAK vezető szerepet tölt be a nemzeti agrár- és élelmiszer stratégia alakításában és megvalósításában, továbbá a kormányzat első számú szakmai tárgyalópartnereként széles körű igazgatási és szolgáltatási közfeladatokat lát el.

A Nemzeti Agrárgazdasági Kamarának Csongrád megyében több mint 27 ezer regisztrált tagja van. A megyei szervezetben 14 kamarai osztály működik. Az osztályok olyan szakmai műhelyek, melyekben az azokba tartozó termelők oszthatják meg problémáikat és javaslataikat, a Kamara pedig ezeket feldolgozza és továbbítja a jogalkotó és a különböző szakmai szervezetek felé. Csongrád megyében 39 Települési Agrárgazdasági Bizottság alakult, amely a megye mind a 60 települését lefedi.

A megyei igazgatóság a falugazdász-hálózat és a szakreferensek munkájára épül. A falugazdász-hálózat Csongrád megyében 40 főből áll, állandó vagy időszakos jelleggel minden településen jelen vannak a falugazdászok. Csongrád megyében is alkalmazásban állnak szakterületenként (vidékfejlesztés, élelmiszeripar, földügy, szakképzés) megyei referensek, akik hatékony kommunikációs hidat építenek ki a NAK központi szervezete és a tagság között. Célunk a gazdálkodók

szolgálata, információval való ellátása és az agráriumot érintő észrevételeik továbbítása a döntéshozókhoz. Ennek érdekében igyekszünk ott lenni, minden olyan megyei, országos és határon túli rendezvényen, ahol a megye agráriumát érintő kérdések szóba kerülhetnek és információt nyújthatunk és kaphatunk a gazdálkodóktól. Ezt a célt szolgálja immár 4 éve az a tél végi előadássorozat, mellyel a megye 39 települését látogatjuk meg. Az előadások mindig a gazdálkodókat érintő aktuális információkat tartalmazzák és a Kamara megyei munkatársain kívül a társszervezetek munkatársait is felkérjük az aktualitások ismertetésére.

A Kamara a nyomtatott kiadványain kívül a mai kor követelményeinek megfelelően saját weboldalán, illetve a közösségi média eszközein keresztül is igyekszik információkat eljuttatni a gazdálkodók, termelők és élelmiszer-feldolgozók számára.

Tehát a Nemzeti Agrárgazdasági Kamara Csongrád Megyei Szervezete az információátadással a gazdák munkáját szeretné segíteni és szolgálni.

AZ INFORMATIKAI FEJLESZTÉSEKKEL KAPCSOLATOS GINOP PÁLYÁZATOK LOGISZTIKUS SZEMMEL

Szirányi Ákos

SZTE-TTIK Informatika Doktori Iskola, H-6720 Szeged, Árpád tér 2.

sziranyi.akos@gmail.com

A korábbi tájékoztatások alapján három informatikai pályázat kerül(t) kiírásra napjainkban, ezek a következők:

- GINOP-3.2.2-8.2.4-16: Vállalati komplex infokommunikációs és mobilfejlesztések, felhőalapú online üzleti szolgáltatások terjesztésének támogatása. Ennek célközönsége az informatikai fejlesztést bevezetni szándékozó cégek csoportja.
- GINOP-3.2.4-8.2.4-16 Felhőalapú (IaaS, PaaS, SaaS) vállalati szolgáltatások, IKT megoldások fejlesztésének és piaci bevezetésének támogatása.
- Ennek célközönségét az informatikai fejlesztők képezik.
- GINOP-3.2.5-16 Felhőalapú (IaaS, PaaS, SaaS) és egyéb online vállalati szolgáltatások, megoldások terjesztése és bevezetése a KKV-k körében.

Ez a pályázat a jelen prezentáció készítésének időpontjáig – a korábbi jelzésekkel ellentétben – még nem került kiírásra.

A jelen konferencia témakörébe a 3.2.2-es pályázat vizsgálata tartozik, és az előadó a két évvel ezelőtt elkezdett szoftverfejlesztési előzményeihez is ez illeszkedik. Az előadó ezt a pályázati kiírást vizsgálta meg kettős céllal:

- annak vizsgálata, hogy a logisztikai szemlélet megléte, és a logisztikai módszerek ismerete hogyan segíti egy cég jelen pályázati és általános fejlesztését, illetve
- felkészülés a szóba jövő potenciális szoftveralkalmazók részére készítendő szoftver-ajánlati dokumentáció előkészítésére.

Az előadott prezentáció hangsúlyosan az előbbi céllal kapcsolatos felismeréseket és gondolatokat tartalmazta. A 3.2.2-es pályázatnak hét olyan funkcióterülete van, melyet e gondolatok jegyében ki lehet emelni, ezek a következők: 1. CRM, értékesítési terület, 2. Gyártás, 4. Kontrolling és döntéstámogatás, 5. Beszerzési, logisztikai terület, 6. Táv- és

csoportmunka támogatás, 8. Internetes értékesítés (vállalati webáruház), 10. Munkafolyamat-irányítási megoldás (WF).

A górcső alá vett funkcióterületek esetében összesen 37 olyan kérdéskör van, melyeknek vannak logisztikai vonatkozásai.

Összefoglalásképp megállapítható, hogy a logisztika (mint szemlélet és módszerek) ismerete jól segíti:

- a fejlesztési ötletek, célok megfogalmazását,
- a pályázat összeállítását,
- a szoftverfejlesztők ajánlatkészítését,
- és általában a szoftverfejlesztési és tesztelési munkát egyaránt.

Megjegyzés: a konferencián használt prezentációs file több internetes (szakmai és tájékoztató) linket és tárgymutatót is tartalmaz, így az anyag egy kisebb oktatási anyagnak is tekinthető.

AUTOMATIZÁLÁS ÉS EGYÜTTMŰKÖDÉS A KÖZÚTI FUVAROZÓK ÉS LOGISZTIKAI SZOLGÁLTATÓK ÜGYMENETÉBEN

Szabó Ádám

Optin Kft.
Szeged, Oroszlán utca 4.
adam.szabo@optin.hu

Több felmérés is azt támasztja alá, hogy akár hazánkban, akár a környező Európai országokban a fuvarozó kis- és középvállalkozások nagy része nem használ célzottan a fuvarozás támogatásra készült szoftvert ahhoz, hogy hatékonyabbá tegye ügymenetét, habár a vállalkozások döntő hányadánál az igény kialakulni látszik. Egy igényfelmérés során fény derült arra, hogy a legfontosabbnak tartott funkciók a logisztikai folyamatokat támogató rendszerekben a járatoptimalizálás (52%), illetve a küldeménykövetés, amely a második legtöbbet megjelölt válasz volt (25%), habár az információk átadására, kezelésére, nyilvántartására, továbbá az azok alapján történő hatékony ügymenet üzemeltetésére is egyértelműen szükség van a vállalkozásokban.

Ezen megállapítás fokozottan igaz a gyűjtő-terítő, valamint expressz futár szolgáltatásokat végző cégeknél, akiknél jellemzően több száz vagy több ezer megbízást kell kezelni naponta, több vállalkozás és dolgozó összehangolt munkájával.

Annak érdekében, hogy mindenki számára rendelkezésre álljon a megfelelő időben minden szükséges információ komoly informatikai infrastruktúrára és jól szervezett információ áramlásra van szükség.

Az Optin Kft. által fejlesztett MiniMo elnevezésű felhő alapú fuvarmenedzsment szolgáltatás erősen épít a fuvarozásban résztvevő szereplők együttműködésére oly módon, hogy a megbízások átadása, valamint a teljesítésekkel kapcsolatos visszajelzések elküldése teljes mértékben automatizáltan megy végbe.

Nagyon fontos a járművezetők minél hatékonyabb tehermentesítése, mert a munkájukat nehéz körülmények között végzik (időjárási viszontagságok, fokozott, több mint tíz különböző típusú hatósági ellenőrzésre való készenlét, rakodó gépek kezelése, stb...). Így számukra az időigényes papírmunka és utólagos adminisztrációk

kiváltására mobiltelefonos alkalmazás került kifejlesztésre, amelyen két-három érintéssel elvégezheti egy küldemény kezelését és ennek köszönhetően az így keletkezett információk is azonnal megjelennek a fuvarszervezőknél és az egyéb szükséges helyeken a kapcsolódó vállalkozásoknál, megbízóknál.

További segítség, hogy a flotta útvonalait egy optimalizáló eljárás előre megtervezi a járművezetőnek, így kevesebb kilométer megtételével teljesíthetők a feladatok, aminek következtében csökken az üzemanyag költség, valamint a fuvarszervezők és egyéb ügyintézők számára is jelentős idő takarítható meg.

Projektünket „Seal of Excellence” díjjal jutalmazta az Európai Bizottság nagyon szoros nemzetközi mezőnyben, amely nagy elismerés a projekt résztvevői, valamint Magyarország számára.

Weboldal címe: www.minimo-logistics.com

ELEKTROMOS MEGHAJTÁSÚ JÁRMŰVEK SZEREPE SZEGED KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSÉNEK JÖVŐJÉBEN AZ ELIPTIC PROJEKT TAPASZTALATAI ALAPJÁN

Dr. Tóth István Tibor, Dr. habil. Gál József

Szegedi Tudományegyetem Mérnöki Kar, 6724 Szeged, Mars tér 7.

istvan.tibor.toth@gmail.com

Városiasodó világunkban mindig fontos feladat volt a helyi közlekedés hatékony, gazdaságos, fenntartható kialakítása, megvalósítása. A fenntarthatóság alatt napjainkban szinte mindenki a környezetbarát, energiahatékony megoldások alkalmazását érti, ami általánosan elfogadott szemléletben az egyéni közlekedést kiváltó elektromos hajtású közösségi közlekedést, kerékpározást, gyaloglást, carsharing-et és e-autózást jelent. A lakosság számával és életmódjának változásával bővülő egyéni utazások száma miatt egyre bonyolultabb olyan megoldást ajánlani, ami korunk emberének megfelel. Szegeden, a településszerkezet, az épített közlekedési infrastruktúra, a kialakult kötöttpályás hálózat, mind sugallja az elektromos meghajtású járművek használatának bővítését. Az elektromos járművek térhódításának lehetőségét két irányban vizsgálja az Európai Unió által támogatott H2020-as ELIPTIC projekt. Az egyik irány a trolibusz vonalak bővítése, meghosszabbítása felsővezeték építése nélkül, az autóbusszal végzett szolgáltatási arány kárára. A másik irány a meglévő infrastruktúrára épülő multifunkcionális elektromos töltő hálózat kiépítése.

This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 636012.



VASÚTVÁLLALATI TAPASZTALATOK A JELENLEGI MŰKÖDÉSI KÖRNYEZETET ÉRINTŐEN

Dr. Jerney Zoltán, Dr. Farkas Gyula

Rail Cargo Hungaria Zrt., Szeged, Tisza Lajos krt. 28-30.

zoltan.jerney@railcargo.com

A Rail Cargo Hungaria Zrt. teljesítményei rövid számok tükrében – évi 32-33 millió tonna áru vasúti fuvarozása, ebből iparvágány érintettségű forgalom 15-18 millió tonna.

Iparvágányokra vonatkozó adatok – 425 db Iparvágány Szolgáltatási Szerződés létezik, ebből 110 db iparvágány belső vasútüzemmel rendelkezik, az RCH áruforgalom 75%-át teszi ki.

Iparvágányon és saját célú pályahálózaton vasúti tevékenység végzésének jogszabályi feltételei:

- Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítás 2016. február 1-én lépett hatályba.
- Kiegészítő Szolgálati Utasítás, valamint Üzemviteli Végrehajtási Utasítás

1990-től 2016-ig Az iparvágányok csoportba sorolása történt vizsgáztatás szempontjából a forgalom nagysága alapján, „A” napi 100 kocsis forgalom és 10 km-nél nagyobb vágányhálózat, „B” 10-100 kocsis forgalom és 2-10 km vágányhálózat, „C” az előzőekbe nem sorolhatók.

Jelentősebb változások: Kötelező Kiegészítő Szolgálati Utasítás elkészítése a belső kocsimosogatási tevékenység végrehajtásának szabályozására. A Sajátcélú Vasúti Pályahasználó a belső vasútüzem megszervezésére, vezetésére és irányítására hatósági vizsgálattal rendelkező vasútüzem-vezetőt köteles megbízni. A vizsgáztatás szempontjából a jelenlegi előírások nem tesznek különbséget az iparvágányok között.

Versenyképességi kérdések: - Cél a közúttal való versenyképes fuvarozás megteremtése!

Saját célú vasúti pályahálózat/iparvágány használatához kapcsolódó tevékenységek és költségek: iparvágány használatba vételi engedély; iparvágány karbantartás és felügyelet; iparvágányon dolgozó munkavállalók kiképzési és vizsgaköltségei; vontató járművek vonatkozó költségei; piacfelügyeleti díj megfizetése.

- Saját célú vasúti pályahálózat/iparvágány használat költség-szintjének csökkentése,

- Települések különböző fejlesztési tervei írják elő az ipari parkok, raktárak vasúti kiszolgálását biztosító összeköttetések megteremtését,
- Azonos versenyfeltételek a közúttal (e-útdíj kiterjesztése az „utolsó mérföldre”-re, vagy vasúti mellékvonali és iparvágány hálózat vasúti pálya igénybevételével kapcsolatos használati díjak megszüntetése,
- Érdekeltté tenni az iparvágány tulajdonost a fenntartásban és üzemeltetésben,
- Átjárhatósági feltételek megkönnyítése az iparvágány és az országos vasúti pályahálózat között,
- Országos pályahálózat-működtető által üzemeltetett iparvágányhoz vezető csatlakozó és összekötő vasúti pályák állapotának szinten tartása, fejlesztése.

A LOGISZTIKA SZEREPE A ROMÁNIAI VIDÉK PÉNZÜGYI KAPCSOLATAINAK FEJLESZTÉSÉBEN

Dr. Andrea Fehér, Dr. Miroslav Raicov

Bánáti Agrártudományi és Állatorvosi Egyetem,
Calea Aradului 119. Timisoara, Románia
feherandrea.usab@gmail.com

A pénzügyi eszközök tranzakciója és a pénzügyi közvetítő kapcsolatok rendkívül fontosak a rendelkezésre álló pénzügyi erőforrások mozgósítására és ezek felhasználására gazdasági tevékenységekre. Hatékony pénzügyi átutalások hiányában a vállalatok, ágazattól függetlenül, mezőgazdasági kitermelések vagy természetes személyek, akik a tőkekeresletet jelentik abban a helyzetben lehetnek, hogy nem juthatnak szükséges pénzügyi tőkéhez, csupán magas költségekkel. Úgyszintén az alulfejlett, elégtelen pénzügyi rendszer negatív hatással van a természetes és jogi személyekre is, akik vagy amelyek nem gyümölcsoztethetik megfelelően a megtakarításaikat, vagy idényszезoni munkákból befolyt készpénzállományukat (gyakori eset a mezőgazdasági termelő vállalatok esetén).

A fent említetteket figyelembe véve biztosan állítható, hogy **a gazdasági és pénzügyi fejlődés nem lehet magasfokú a gazdaság hatékony tőkemozgósító és tőkeelőirányzó rendszere nélkül.** A termelékenység és magától értetődően az életszínvonal erősen csökkent ott, ahol a pénzügyi piacok nem működnek hatékonyan, gyorsan és alacsony költségekkel. Ezek az érvek igazolják részben a vidéki gazdasági és szociális alulfejlettségét.

Az igazság az, hogy komoly erőfeszítések szükségesek a vidék pénzügyi piachoz való kapcsolásához. Vidéken csupán a lakosság 35%-a rendelkezik bankszámlával, ami kevesebb, mint a kisvárosokbeli 78% fele, míg a nagyvárosok lakóinak 85%-a rendelkezik bankszámlával. A tanulmány rámutat, hogy a 2015-ös év szintjén az ország lakosságának legalább 61%-nak volt kapcsolata legalább egy bankkal, ami a teljes lakosság (beleértve a városi lakosságot) gyenge kapcsolódását tükrözi a pénzügyi piachoz, amikor pedig Romániában 36 bank működött, kirendeltségekkel és fiókokkal az egész országban. A Világbank adatai szerint Románia utolsó helyen áll a lakosság bankokkal való kapcsolatában. Romániában a lakosság csupán 61%-a rendelkezik bankszámlával, míg Bulgáriában ez a mutató 63%, Magyarországon 72%.

Csehországban 82%. A kelet- és közép-európai régió azon lakosainak magas száma, akik nem rendelkeznek banki kapcsolatokkal komoly lehetőséget jelenthetnek a hitelintézetek lakossági bankjai számára.

Ha a banki kapcsolattal rendelkező lakosság számarányát és a romániai pénzügyi átutalásokat tekintjük, itt a helyzet elég kevésbé bátorító, de ha a banki egységek hálózatának sűrűségét tekintjük, a helyzet valamivel jobb. Romániában 29 bankfiókot találunk 100.000 lakosra, míg Magyarországon 15, Lengyelországon pedig 31 egységet találunk minden 100.000 lakosra.

Ha a pénzügyi közvetítés arányát tekintjük Romániában, a helyzet hasonló. Az ország utolsó helyen áll a banki eszközök arányát tekintve a nemzeti bruttó össztermékez viszonyítva, 60%-os értékkel. Litvániában ez a mutató 70%, Szlovákiában 85%, Lengyelországban 91%. Az országok, ahol a pénzügyi közvetítés meghaladja a 100%-ot Magyarország 109%-kal, Németország 268%-al, Hollandia 369%-al és Franciaország 383%-al.

Ami a banki hálózat sűrűségét illeti vidéken, a helyzet méginkább nem kielégítő. Vidéken a romániai bankfiókok és ügynökségek csupán 11,6%-a van jelen, és pedig az ország rendelkezésre álló bankautomatáinak mintegy 11,1%-a. A lakosság számarányát tekintve, vidéken az ügynökségek sűrűsége 6 minden 100.000 lakosra, míg városi környezetben ez 46 minden 100.000 lakosra.

A DALERD ZRT. VADÁSZATSZERVEZÉSE DEREKEGYHÁZON

Kállai Krisztina, Dr. habil. Bodnár Károly

Szegedi Tudományegyetem Mezőgazdasági Kar
6800 Hódmezővásárhely, Andrásy u. 15.
kallai.krisztina5@gmail.com

Az előadás témája a Délalföldi Erdészeti Zrt. derekegyházi területének, vadászatszervezésének bemutatása. A DALERD Zrt. központja Szegeden található, 5 területből tevődik össze: Derekegyház-Tompahát, Ásotthalom, Gyula, Biharugra és Ladány-erdei. Az összterület 22581 ha. Derekegyház-Tompahát 5220 ha (nettó 4714,1 ha), jellemzően mezőgazdasági terület (85,5%), de erdőfoltok is tarkítják (3,3%). Tompaháton zajlik az Országos Fogoly Fajvédelmi Program 500 ha-on. A derekegyházi vadgazdálkodási egység fővadásza Szabó András, rajta kívül még 4 vadászati szakember dolgozik a területen. Kedvelt vadászható fajok az őz (*Capreolus capreolus*), a vaddisznó (*Sus scrofa*), a fácán (*Phasianus colchicus*), a mezei nyúl (*Lepus europaeus*), vad és röptetett a tőkés réce (*Anas platyrhynchos*) és erdei szalonka (*Scolopax rusticola*) monitoring is zajlik a területen. A Tompaháton található Fogolyvédelmi Program miatt keresett vad a területen a fogoly (*Perdix perdix*), évente 1500 párt helyeznek ki a területre. Elérhető szolgáltatások közé tartozik terepjáró biztosítása, baj esetén pedig csereautó áll rendelkezésre, terepi étkezés, tolmács angol, német és orosz nyelven, lőtér skeet, futóvad és céllövészet gyakorlásához, horgászto, a vadászathoz kürtösök, vadszedők, hajtók, munkakutyák, utánkeresők, fegyvertöltők, motorcsónak réce vadászatához stb.. A terítékre hozott vad kezelése, konyhakész állapotba hozása is a szolgáltatások között szerepel. A vadat hűtőházban tárolják a vendég távozásáig, hozzá pedig igény szerint hűtőtáskát is biztosítanak. A trófea kikészítését is vállalják a DALERD Zrt. szakemberei, montírfát is tudnak biztosítani, továbbá preparátorral is kapcsolatban állnak. Az idősebbek, nehezebben mozgó vendégek is vadászati lehetőséghez tudnak itt jutni. A területen található egy felszerelt vadászház 15 szobával, étteremmel és egy 150 fős rendezvényházal.

ŐSHONOS ÉS VESZÉLYEZTETETT ÁLLATFAJTÁK GENETIKAI ÁLLOMÁNYÁNAK IN SITU MEGŐRZÉSE, KÜLÖNÖS TEKINTETTEL A FIATAL GAZDÁLKODÓK TÁMOGATÁS IGÉNYLÉSI LEHETŐSÉGEIRE

Privóczi Zoltán István

Kaposvári Egyetem Gazdálkodás és Szervezéstudományok Doktori Iskola
7400 Kaposvár, Guba S. u. 40.
agrarpalvarez@gmail.com

Magyarországon alacsony létszámmal rendelkező védett őshonos és a veszélyeztetett mezőgazdasági állatfajták nőivarú - baromfifélék esetén vegyes ivarú - állományának a fajták eredeti tartási-, takarmányozási körülményekhez hasonló, un. *in situ* feltételek közötti, tenyésztésben történő életképes populációjának fenntartását genetikai állomány megőrzését és az adott állatfajták fennmaradását szolgálja ez a támogatási rendszer. A program azon állattartók részére nyújt támogatási lehetőséget, akik az adott fajta tenyésztési programjának végrehajtásában részt vesznek, a védett őshonos és veszélyeztetett mezőgazdasági állatfajták genetikai állományának megőrzésére vállalkoznak. A kiíró célul tűzte ki környezetvédelem és az erőforrás-felhasználás hatékonyságának előmozdítását az állattartók, a fajták fenntartásáért felelős tenyésztő szervezetek és a tenyésztési hatóság együttműködésével tervezni az őshonos és veszélyeztetett állatfajok *in situ* megőrzésének támogatását. Ebben kiemelt helyet biztosít releváns agrárvégzettséggel bíró fiatal agrárvállalkozóknak, akiket ugyan többlet támogatással nem, de bírálati rangsorállítás során előnyben részesít, melynek során nagyobb eséllyel juthatnak hozzá a Vidékfejlesztési Program keretén belül meghirdetett mintegy 14 milliárd Ft keretösszegű támogatáshoz.

A védett őshonos és veszélyeztetett mezőgazdasági állatfajok közül a szarvasmarha, ló, szamár, sertés, juh, kecske és tyúkfélék támogatása nyer prioritást. Az *in situ* genetikai állomány megőrzési program kizárólag saját tenyésztetben regisztrált, Magyarország területén tartott (kivéve kiállítás, verseny) állatok tulajdonosai vehetik igénybe. A program szigorú elvárásokat támaszt a kötelezettségi időszak alatti minimális nőivarú állategyed számra vonatkozóan is. Így szarvasmarha és lófélék esetében fajtánként 1 egyed; juh, kecske sertés esetében fajtánként 10 egyed valamint baromfifélék esetében 20 egyed támogatható. A kiírás szabályrendszerének megfelelő állattartó pontozásos bírálati rendszert

követően szarvasmarhafélék esetében 300 EUR/egyed/év; ló 500 EUR/egyed/év számár 250 EUR/egyed/év, sertés 198 EUR/egyed/év, juh-kecse 57 EUR/egyed/év, tyúkfélék 25-50 EUR/egyed/év támogatásban részesülnek.

Ezen speciális támogatási forma, nem csak a felsorolt állatfajok természetes közegükben való fennmaradását biztosítják, hanem új lehetőséget és ösztönzést nyújtanak a fiatal agrárvállalkozók részére az állattenyésztési ágazat azon belül az őshonos és veszélyeztetett állatfajták tartásához és tenyésztéséhez, mellyel egyaránt hozzájárulnak maguk és országunk fejlődéséhez.

AZ EGYEDI AZONOSÍTÁS FEJLŐDÉSE A SZARVASMARHATENYÉSZTÉSBEN A BILLOGTÓL A CHIP-ES TECHNOLOGIÁIG

Mikó Józsefné dr. Jónás Edit¹, Süli Ágnes¹, Dr. Berta Attila²

¹Szegedi Tudományegyetem Mezőgazdasági Kar

Állattudományi és Vadgazdálkodási Intézet

Hódmezővásárhely, Andrásy u. 15

²Csongrád Megyei Kormányhivatal

Élelmiszerlánc-biztonsági és Állategészségügyi Osztály

6800 Hódmezővásárhely, Petőfi u. 6.

mikone@mgk.u-szeged.hu

A szarvasmarhatenyésztésben a tenyésztés-szervezés képezi az alapját a megbízható biológiai alapokon nyugvó termelésnek. A tenyésztés-szervezés két jelentős feladatköre az ország egészére kiterjedő tenyésztői munka szervezése és irányítása (törzskönyvezés, törzstenyésztés, teljesítmény-, ivadékvizsgálat, mesterséges termékenyítés, tenyészállat gazdálkodás), valamint a termelő üzemekben, gazdaságokban folyó tenyésztői munka szervezése, gyakorlati megvalósítása (hasznosítási irány, tenyészcél meghatározása, céltudatos párosítás, szelekció). A törzskönyvi ellenőrzés célja az ellenőrzésbe vont egyedek tenyésztési és termelési tulajdonságainak szakszerű, pontos mérése, a mért adatok gyűjtése, nyilvántartása, a számított eredmények előkészítése és visszaszolgáltatása a tenyésztő részére. A törzskönyvezés hivatalos rendeletekkel szabályozott tevékenység. A tenyésztési adatok megbízható gyűjtése, az egyed megjelölésével kezdődik, melynek módját és rendszerét szabványok szabályozták. 1995-től a Szarvasmarha Teljesítményvizsgálati kódex (jelenleg a 2002-es kiadás hatályos) szerint kell a tenyésztési feladatokat végezni. A kötetlen szarvasmarha tartás megjelenéséig a tartós megjelölés legmegbízhatóbb formája a szarvbesütés volt, az így megjelölt állatok már messziről is könnyen azonosíthatók voltak. Az ellenőrzési sorszámot a tehén jobb szarvának hátsó részébe kellett besütni, illetve a bal fül belső részébe betetoválni. A kötetlen tartás bevezetésével a szarvasmarhákat technológiai és balesetvédelmi okokból szarvtalanítani kellett. Ezt követően az egyedi megjelölések módjai a tetoválas és a füljelzők alkalmazása volt. Tehenek, vemhes üszők estében az állat bal fülbe, az ellenőrzési számot, a megye jelét és a tenyészet számát, a tenyészetben született borjak esetében a borjú bal fülébe az anya ellenőrzési számát, a születési év utolsó számjegyét és a megye jele és a tenyészet számát tetoválták. A füljelzők

tartalmazták az apa központi lajstromszámát, az ellenőrzési számot, a megye jele és a tenyészet számát. Borjak esetében az anya és a születési év utolsó számjegye is feltüntetésre került. Többéves előkészítő munka után 1995-ben kezdődött egy országos integrált rendszer, a Szarvasmarha Információs Rendszer (SZIR) kifejlesztése. Ekkor jött létre az Egységes Nyilvántartási és Azonosítási Rendszer (ENAR), valamint erre épülve az állategészségügyi-, a szaporodásbiológiai, a tenyésztési és az agrárpiaci rendtartási információk áramlásának kiterjesztésének lehetősége. Az ENAR szám egyedi (ugyanazt a számot másik szarvasmarha nem kaphatja), az állat azonosítását egész életén keresztül szolgálja. Az ENAR működtetésével, valamint az országos adatbázis létrehozásával, fenntartásával és fejlesztésével kapcsolatos feladatokat a Nemzeti Élelmiszerlánc-biztonsági Hivatal Állattenyésztési Igazgatóság (az OMMI, illetve MgSzH jogutódja), mint tenyésztési hatóság látja el, ezen feladatok végrehajtásának hatósági ellenőrzését a megyei állategészségügyi hatóság végzi.

AZ ALKALMAZKODÁS MINT STRATÉGIAI SIKERTÉNYEZŐ

Dr. Mári Edit Ilona, Hódiné Szél Margit

Szegedi Tudományegyetem Mezőgazdasági Kar
Gazdálkodási és Vidékfejlesztési Intézet
6800 Hódmezővásárhely Andrásy u. 15.

mari@mgk.u-szeged.hu, hodine@mgk.u-szeged.hu

Témánk kifejtéséhez a logisztika fogalmának tágabb értelmezését vesszük alapul.

A logisztika menedzsmentszemlélet, amely áramlási folyamatok – alapvetően anyagok, energia, információk és személyek – egyes rendszereken belüli és/vagy rendszerek közötti áramlásának tervezésére, szabályozására, megvalósítására irányul, és amelynek célja a teljes áramlási folyamathoz járuló optimális összköltség és vevőkiszolgálási színvonal elérése. (Halászné Sipos E. 1998)

A terméket, logisztikai tevékenységet állandóan változtatni, módosítani, javítani kell, mert változnak a piac által felismert, látens igények (Henry Ford: „Nem olyan autót gyártunk, amelyet Ön szeretne, hanem amilyenre Önnek szüksége van”) és a kutatások, fejlesztések által hasznosítható új lehetőségek, és mert bővíteni, racionalizálni lehet a termékhez kapcsolódó szolgáltatásokat. Az utóbbiaknál megnőtt a marketing, a vevőkkel való szorosabb együttműködés szerepe, hogy a változtatás a kibocsátónál és a felhasználónál minél gyorsabban megvalósulhasson. Gyakori eset, hogy az újítás a felhasználótól indul ki, s hogy a prototípus elkészítését, első tesztelését is felhasználó végzi. A csúcsteljesítményre képes vállalatok abban is kitűnnek versenytársaik közül, hogy jobban odafigyelnek a vevők véleményére, szívesen veszik, ha a vevők irányítják őket.

Kulcskérdések, a termék előállítójára vonatkoztatva:

- Mit kell előállítani?
- Hogyan kell versenyképesen előállítani?
- Mire van igénye a felhasználónak?
- Mennyire alkalmazkodik termékünk a jelen kihívásaihoz?
- Milyen szempontok szerint kell átalakítanunk termékünket, szolgáltatásunkat?
- Milyen potenciálisan meglévő igényeit tudnánk kielégíteni a felhasználónak, ha változtatnánk a szolgáltatásunkon?

A tájékozódás egyik lehetséges formája:

Kérdőív alkalmazása

A kérdéseket úgy kell feltenni, hogy a maít meghaladó, magasabb színvonalú igény kielégítése lehetővé váljék.

A változtatás a logisztika minden területére kiterjedhet:

- alacsonyabb költség
- szolgáltatás megbízhatóságának növelése
- a termék vagy szolgáltatás új képességekkel rendelkezik
- a szolgáltatás kiterjesztése más időpontokban, szélesebb időspektrumban, más, újabb területekre kiterjedve.

A változtatás tervezéséhez a szakirodalom alternatívákat teremt: ismernünk kell, hogy ki tudjuk választani a felkínált lehetőségekből a nekünk megfelelőt. Henry Ford: „A legnagyobb kár mindig az elmaradó haszon.” A szolgáltatónak kell megtalálni, hogy mi az az elmaradó haszon, amiért lenyúlhat, amit fel tud ajánlani a vevőnek, kiegészítve, módosítva a terméket, szolgáltatást.

A vezetés lényegi feladata, hogy a logisztika területén is növelje a szervezet általános, célirányos tudástőkéjét, erősítse a stáb állandó változtatási, racionalizálási szándékát és képességét, a teljes tevékenység állandó kontrollját, az állandó elemzést, a jó diagnózisok elkészítését és elfogadtatását, hogy elkezdődhessen az újabb újratervezés. Mindezekből következik, hogy a cégvezetők a vállalatnál dolgozó, gondolkodni még tudó/hajlandó munkatársak jelenlétét nem kudarcként élik meg. Ellenkezőleg: szakértelmüket használni szándékoznak és erre képesek is azért, hogy az aktuálisan piacképes tudástőke legalább megmaradjon. (A szakmai tőke egy hatalmi rendszerben folyamatosan csökken.) A rendszerhibák nem javíthatók, ha nincs egy jó, elfogadásra kerülő konszenzusos kontroll, ha nincs jó diagnózis, terápia, állandó változtatási kényszer: ezek hiányában biztos a piac érdeklődésének csökkenése, a szervezet megmaradási képességének gyengülése, végül a radikális újra tervezés, átalakítás, a szanálás.

ABSTRACTS

of the conference

LOGISTICS IN SOUTH HUNGARY

In memoriam Prohászka Ottó



SUPPLY CHAIN DAY
April 27, 2017

Hódmezővásárhely, Hungary

REMEMBERING PROHÁSZKA OTTÓ

Dr. habil. Bodnár Károly

University of Szeged Faculty of Agriculture
Institute of Economics and Rural Development
6800 Hódmezővásárhely, Andrassy u. 15.
bodnarkaroly.dr@gmail.com

We are sadly aware that Ottó Prohászka died on 24th February 2017, in his 82nd year. He left us here in the middle of organizing this event.

Ottó Prohászka is one of the early experts of logistics, laying down the logistical foundations in Szeged.

He has worked as a mechanical engineer for 33 years in a number of positions and in the field of grain industry, in the area of technical development, he has announced 3 patents.

He was the first managing director of the Szeged Logistic Center, the organizer and leader of the Hungarian Logistics Association's (HLA) Regional Office of South Great Plain. He had also been active in the field of education. The University of Szeged and its predecessors cared on Logistics at graduate and postgraduate courses. He has enrolled and introduced the Logistics subject, and was the first lecturer in the field for two decades. Logistics professional trainings were organized and led by him. He was elected for three cycles Chairman of the Logistics Working Committee of the Szeged Academic Committee. He was a co-opted member of the HAS Logistics Subcommittee. He organized and participated in logistics conferences and was a member of the editorial committee of Logistics Yearbook. After the foundation he worked as an active member of HLA until his death. In recognition of his work of the decades in the socialization of the profession and science of logistics and in the Hungarian Logistics Association as well as the work for the HLA's Regional Office of Southern Great Plain, the Presidency of the HLA awarded to Mr. Ottó Prohászka a Life Award in 2016.

Rest in peace!

THE ROLE OF ELECTRIC VEHICLES IN THE FUTURE IN PUBLIC TRANSPORT OF SZEGED AND THE EXPERIENCES AT THE ELIPTIC PROJECT

Dr. Tóth István Tibor, Dr. habil. Gál József

Szegedi Tudományegyetem Mérnöki Kar, 6724 Szeged, Mars tér 7.

istvan.tibor.toth@gmail.com

In our urbanizing world has always been an important task the design and implementation of an efficient, economical, sustainable local transport system. Under the sustainability today, almost everyone understands the environmentally friendly use of energy-efficient solutions, which are alternatives to private transport electric public transport, cycling, walking, car sharing and e-car, was driving the generally accepted approach. Due to increasing population and changes of lifestyle, expands the number of individual trips and ever more complex to offer a solution that meets the man of our time. In Szeged, the settlement structure, the built transport infrastructure, the track-developed network, all suggest the expansion of the use of electric vehicles. The possibility of penetration of electric vehicles examines in two directions the H2020's ELIPTIC project funded by the European Union. One of the directions is the expansion, extension of trolleybus lines without the overhead construction reducing the rate by coach and bus services. The other direction to build a multifunctional electric charger network based on the existing infrastructure.

This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 636012.



RAILWAY COMPANIES' EXPERIENCES WITH REGARD TO THE CURRENT OPERATING ENVIRONMENT

Dr. Jerney Zoltán, Dr. Farkas Gyula

Rail Cargo Hungaria Zrt., Szeged, Tisza Lajos krt. 28-30.

zoltan.jerney@railcargo.com

Rail Cargo Hungaria Co. performance in numbers – annual 32-33 million tons of freight are transported on railroad, out of which industrial tracks traffic is 15-18 million tons.

Data concerning the industrial train tracks – there are 425 Industrial Track Service Contracts, out of which 110 industrial train tracks have internal railroad operation, they make up 75% of the RCH freight traffic.

Legal conditions for railroad activities on industrial tracks and internal rail network – Internal Railroad Network Service Code entered into force on 1st February 2016.

Supplementary Service Code, and Operation Instructions
From 1990 to 2016 the industrial tracks have been classified according to the size of the traffic:

"A" - 100 wagons per day and a track network more than 10 km-s long;

"B" - 10-100 wagons per day and a 2- to 10-kilometer track network;

"C" - all that are not listed above.

Significant changes: preparing the Compulsory Complementary Service Instructions to control the implementation of the internal wagon activities. The Internal Rail User is obliged to assign a railway operator with an official certificate for the organization, management and control of the internal train activities. From the point of view of examinations, the present specifications do not distinguish between the industrial tracks.

Competitiveness issues: - The aim is to create a transport competitive with public roads!

Activities and costs associated with the use of the internal railway network/industrial tracks:

- occupancy certificate;
- maintenance and inspection of industrial tracks;
- Training and examination costs for workers on the tracks;

- the relevant costs of towing vehicles; paying market surveillance fees.
- Reducing the costs of using the internal railway network/industrial tracks,
- Different development plans for settlements require the establishment of connections ensuring the rail service of industrial parks and warehouses,
- The same competition conditions with the public roads (e-toll extended to the „last mile”, or the abolition of the fees for using railway side-lines and industrial train tracks and networks,
- Making the owners of industrial tracks interested in maintenance and operating,
- Facilitate interoperability conditions between the industrial tracks and the national railway network,
- Maintaining and improving the state of repair of the connecting railway tracks leading to the industrial tracks operated by a national infrastructure manager.

THE DALERD CO.'S ORGANIZATION OF HUNTING IN DEREKEGYHÁZ

Krisztina Kallai, Karoly Bodnar PhD.

University of Szeged Faculty of Agriculture
Institute of Economics and Rural Development
Andrassy 15. H-6800 Hodmezovasarhely, Hungary
kallai.krisztina5@gmail.com

The subject of this presentation is about one of the Southern Great Plain Forestry CO.'s area, which is located in Derekegyhaz, and about its organization of hunting. The centre of the DALERD CO. is located in Szeged, and it has 5 areas: Derekegyhaz-Tompahat, Asotthalom, Gyula, Biharugra and Ladany-forest. The total area is 22581 ha. Derekegyhaz-Tompahat has 5220 ha (net 4714,1 ha), it is mostly agricultural (85,5%), but it has some forest areas too (3,3%). A partridge reservation area can be found in Tompahat and it joined to the National Partridge Reservation Program (500 ha). The head hunter in Derekegyhaz is Andras Szabo, and there are 4 professional hunters too. Popular fair game here is the roe deer (*Capreolus capreolus*), wild boar (*Sus scrofa*), ring-necked pheasant (*Phasianus colchicus*), hare (*Lepus europaeus*), wild and reared mallard (*Anas platyrhynchos*) and there is woodcock (*Scolopax rusticola*) monitoring too. Because there is Partridge Reservation Program in Tompahat, the partridge (*Perdix perdix*) is a requested game, 1500 mate is put out to the area every year. Available services are rover renting, in emergency there are exchange cars, outside meals, interpreters in English, German and Russian, shooting range for different type of shootings, fishing lake, bugler for hunting, game pickers, beaters, working dogs, seeking with dogs after shooting, rifle refillers, motorboat for reared mallard hunting, etc. The DALERD CO. process the meat of the games, it becomes oven-ready. They store the meat in a cold store until the guest departs, and they can give a freezer bag if it is requested. They process the trophy, and a taxidermist can make preparations too. Older and damaged people also can hunt here. There is an equipped hunting lodge with 15 rooms, restaurant, and a timber program house, which can hold 150 people.

IN SITU PRESERVATION OF THE GENES OF INDIGENOUS AND ENDANGERED SPECIES WITH SPECIAL REGARD TO THE SUPPORT CLAIMING POSSIBILITIES OF YOUNG FARMERS

Privóczki Zoltán István

Kaposvári Egyetem Gazdálkodás és Szervezéstudományok Doktori Iskola
7400 Kaposvár, Guba S. u. 40.
agrarपालयअत@gmail.com

This support scheme serves the sustainability of a viable population of species having low numbers in Hungary and the so called in situ preservation of the genes of the females – in case of poultry both males and females – of protected indigenous and endangered farm animal species under original housing and feeding conditions. The programme provides support for the keepers, who are involved in the implementation of the breeding programme of the given variety, and undertake the genetic conservation of the protected native and endangered farm animal species. The objective of the tender is the environmental protection, the promotion of the efficiency of resource use, and with the co-operation of the keepers and the breeding organisations responsible for the maintenance of varieties, the in situ conservation of indigenous farm animal species. To do so, they focus on young agricultural entrepreneurs with relevant agricultural qualification. No extra support is provided for them, however they are favoured during the judgement process and get a better chance to get support up to about \$14 billion within the framework of the rural development programme.

Out of the indigenous and endangered farm animal species it is the cattle, horse, donkey, pig, sheep, goat and hen varieties that have priority. Only the owners of the animals registered in the territory of Hungary (except for exhibition, competition) can take part in the in situ genetic conservation programme. The programme has strict demands concerning the minimum number of female animals in the minimum commitment period. So in case of bovine and equine species one animal per variety, in case of swine, sheep and goats 10 animals per variety, while in case of poultry 20 animals are eligible.

According to the rules of the tender, after applying the relevant scoring system the support can be provided as follows: bovine varieties 300 EUR/animal/year; equine varieties 500 EUR/animal/year, donkey 250 EUR/animal/year, swine 198 EUR/animal/year, sheep-goat 57 EUR/animal/year, poultry 25-50 EUR/animal/year.

This special form of assistance is not only for the survival of the above listed species in their natural environment, but also provides new opportunities and incentives for the young agricultural entrepreneurs in the livestock sector, within that the breeding and keeping of native and endangered animals species, and with that they can contribute to the development of the country and themselves.

ADAPTATION AS A STRATEGIC SUCCESS FACTOR

Dr. Mári Edit Ilona, Hódiné Szél Margit

Szegedi Tudományegyetem Mezőgazdasági Kar
Gazdálkodási és Vidékfejlesztési Intézet
6800 Hódmezővásárhely Andrásy u. 15.

mari@mgk.u-szeged.hu, hodine@mgk.u-szeged.hu

To present our topic of discussion in details we take a broader interpretation of the concept of logistics as a basis.

Logistics is a management approach, which is aimed at the planning, controlling and implementation of the flow of processes - basically the flow of materials, energy, information and people – within or between systems the purpose of which is to reach the optimal level of total cost and customer service. (Halászné Sipos E. 1998)

The product and the logistics activity should be constantly changed, modified and improved because:

- Latent needs are recognized by the market change (Henry Ford: We do not manufacture a car that you want but a car that you need)
- New possibilities realised by research and development,
- Services connected to products can be broadened and rationalised.

As for the latter, the role of marketing and co-operation with customers increased, so that the change could be realised with the producer and the consumer as soon as possible.

It is common that innovation starts from the user and the first prototype is also tested by the user. The companies capable of top performance also stand out of their competitors that they pay more attention to the opinions of customers and they kindly accept when customers control them. Key issues in relation to the producer of the product:

- What to produce?
- How to produce competitively?
- What is the need for the user?
- How does our product adapt to the challenges of today?
- What aspects must be considered to alter our product, our service?
- How could we meet the potential needs of the user when changing our service?

A possible form of information: Questionnaire

Questions should be asked to be able to meet higher standard needs than at present. Changes can cover all fields of logistics:

- lower costs,
- increase the reliability of the service,
- the product or service has new features,
- the service will be extended to other dates, wider time spectrum, covering new areas.

(To design the change the scientific literature provides alternatives: we need to know so that we can choose the opportunities offered which is the most suitable for us.) Henry Ford: the greatest damage is always the lost profit. The service provider must find out what is the profit the can reach what they can offer to the customer, altering, modifying the products or services.

The essential task of management is to increase the general, purposeful knowledge capital of the organisation in the field of logistics as well, to strengthen the constant intention and ability for rationalisation, the constant control of the whole activity, the constant analysis, developing good diagnosis and accept them to start a new re-planning.

Consequently, the company managers do not consider the presence of employees who are able to/ or willing to think as a failure. On the contrary: They intend to use their expertise in order to keep the marketable knowledge capital at the very least.

(Professional capital is decreasing continuously in an authority system.) System failures cannot be corrected if there is no good, consensual control that is to be adopted, if there is no good diagnosis, therapy, a constant necessity for change: in the absence of these there is a lack of market interest, weakening of the organization's survival ability, finally radical re-planning, transformation, the sanitation.



AGRO-ASSISTANCE KFT.

ISBN: 978-963-12-8927-5